

**Procès-verbal de la réunion de la Commission
« Transport de Fret Européen »**

du 22 janvier 2004

Etaient présents :

M. Dominique BOUILLON	CNT
M. Claude BRULE	Ministère d'Ecologie
Mme Catherine CHARTRAIN	CNT
Mme Odile COINTET-PINELL	DATAR
M. François DUBERTRET	COFHUAT
M. Pierre DUMONCHAU	COFHUAT
Mme Catherine FERREOL	Ministère de l'Equipement
M. Robert HENAFF	Conseil Général du G.R.E.F.
M. Robert LAFONT	COFHUAT
M. François LEBLOND	COFHUAT
M. Jacques MOLINARI	GIR MARALPIN
M. François PARFAIT	COFHUAT
M. Daniel SCHREIBER	ASFA
M. Alain VIVET	ASFA

---oOo---

M. *Robert LAFONT* ouvre la réunion en accueillant M. *Jacques MOLINARI*, fondateur de l'Association **GIR MARALPIN** (Groupe Interdisciplinaire de réflexion sur les traversées Sud-Alpines et l'Aménagement du territoire Maralpin) pour recueillir ses enseignements tirés de l'analyse des dernières données (2001 et 2002) sur le trafic des marchandises à travers les Alpes et les Pyrénées et en débattre.

Après une brève présentation des participants, il lui passe la parole.

I. EXPOSE DE M. JACQUES MOLINARI

1. M. *Jacques MOLINARI* rappelle que son association (régie par la loi du 1901) a été créée en 1996 dans le cadre de la Convention Alpine en réunissant des compétences - notamment universitaires et transfrontalières - pour élaborer des documents de fond à l'intention des pouvoirs publics et du secteur associatif sur la question des traversées alpines. A l'origine, il s'agissait de l'opportunité - ou non - de réaliser la traversée France Italie par le tunnel du Mercantour.

Par la suite l'Association s'est intéressée de façon plus générale à la desserte du territoire qualifié de « Maralpin », c'est à dire du Sud des Alpes en bordure de la Méditerranée.

2. L'étude présentée concerne les trafics de transit circum méditerranéens et analyse les dernières données (années 2001 et 2002) à travers les bordures méditerranéennes des barrières alpine et pyrénéenne.

Cette étude, dont le contenu figure dans le dossier, a été publiée dans le bulletin du GIR N° 31 de janvier 2004 (Site Internet : www.gir-maralpin.org). Il s'agit d'une mise en forme de données existantes provenant de :

- L'Office fédéral du développement territorial de la Confédération Helvétique
 - L'Observatoire des trafics au travers des Pyrénées (OTTP) et l'observation des trafics à travers les Alpes du Sud (documents disponible respectivement dans les Directions Régionales de l'Equipement de la Région Midi - Pyrénées et de la Région Provence Alpes - Côte d'Azur).
3. Les principales données de trafic et leur évolution (notamment compte tenu de la fermeture puis de la réouverture du tunnel du mont Blanc) figurent dans les planches 1 à 8 (jointes en annexe 1) présentées par M. *MOLINARI*.
 4. Les principaux enseignements à en tirer résumés en annexe 2 sont les suivants:
 - Le trafic total (tous modes) franchissant la frontière franco-italienne à Vintimille estimé à 14.6 millions de tonnes en 2002 représente 20% du trafic total à travers les Alpes, il vient au 4^e rang par rapport aux autres franchissements (Brenner, Fréjus - Mont Blanc, Tarvisio) et il augmente plus vite que sur les autres franchissements. Mais en revanche, si on compare les trafics de transit (c'est à dire en provenance ou à destination d'autres pays que la France) on constate que le trafic de transit à Vintimille représente 61 % du trafic total et avec 8.9 millions de tonnes en 2002 avec un taux de croissance annuel régulier.
 - Le trafic de transit vers la péninsule ibérique à travers la France est plus important (comme l'indique la planche 8 en annexe 2)
 - La part du rail à Vintimille dans le trafic reste faible (0.9 millions de tonnes en trafic global et 0 en trafic de transit), alors qu'en Suisse et en Autriche cette part est beaucoup plus forte (64% en Suisse et 24% en Autriche). Ceci s'explique par le niveau très médiocre des infrastructures ferroviaires en région Provence Alpes - Côtes d'Azur qui est 3 fois plus faible que la moyenne nationale.
Dans les Alpes du Nord la décision de principe de développer l'axe ferroviaire Lyon - Turin est prise ; dans les Alpes du Sud, la ligne ferrée a grande vitesse (LGV) est à l'étude, mais ne concerne à priori que les voyageurs. Peut-être faudrait-il reconsidérer l'utilisation de la liaison ferroviaire par le tunnel de Tende (qui serait de caractéristique aussi bonne que la liaison actuelle par Modane) ?
 5. La question d'une nouvelle ligne à grande vitesse en région Provence - Alpes Côte d'Azur (PACA) va être soumise au débat public, mais il doit y avoir en même temps un 2^e débat public sur le 2^e contournement autoroutier de Nice. Ne devrait-on pas fusionner ces 2 débats en un seul ?

II. DISCUSSION

Le débat avec les différents intervenants est ordonné autour des questions suivantes :

1. La contribution du ferroviaire par la ligne à grande vitesse Provence – Côte d'Azur (LGV).
2. L'analyse du trafic et les possibilités du « meroutage » comme substitution (partielle) au transport routier.
3. Les différents aspects du débat public en préparation
4. La prise en compte de l'international

I. La contribution du ferroviaire par la ligne à grande vitesse Provence – Côte d'Azur (LGV)

M. *François LEBLOND* en tant que Président de l'Association TGV Provence - Côte d'Azur rappelle tout d'abord qu'il prépare un livre blanc et qu'il associera volontiers le G.I.R. Maralpin à cette préparation.

Concernant la contribution de cette ligne au transport de marchandises :

- M. *LEBLOND* constate l'intérêt que portent les italiens au trafic de marchandises. Ces derniers souhaitent une meilleure liaison avec Marseille ainsi qu'avec l'Espagne (A noter qu'il n'y a pas de fret ferroviaire entre l'Italie et l'Espagne car il faut plus de 16 heures de train pour aller de Gênes à Barcelone).
- Par ailleurs, pour l'instant, il n'y a pas d'exclusion a priori du trafic marchandises sur le LGV et en outre des solutions différentes.
- Selon une question posée par M. *Alain VIVET*, la nouvelle LGV pourra-t-elle accueillir en même temps des trains de marchandises ou bien peut-on espérer que la nouvelle ligne de voyageurs dégagera des créneaux pour les marchandises sur la ligne actuelle ?
- Il y a une première réponse technique à cette question :
Si la LGV doit accueillir des trains de marchandises à grande vitesse, elle doit comporter des rampes faibles (plus faibles que n'exigent les TGV de voyageurs), d'où un coût supplémentaire d'investissement. A cet égard il est probable qu'on n'adoptera pas les mêmes normes techniques à l'Est et à l'Ouest de Cannes.
- Pour Mme *Odile COINTET-PINELL* il est possible d'admettre une certaine mixité, car la cadence des trains de voyageurs sera sans doute inférieure à ce qu'elle est entre Paris et Lyon.
- Suite à une question de M. *Pierre DUMONCHAU* le ferroutage peut-il être une réponse et faut-il le prévoir sur la nouvelle ligne, selon le schéma qui avait été avancé il y a *quelques années d'une « autoroute ferroviaire » ?*
- *Mme COINTET-PINELL* rappelle à ce sujet les conclusions plutôt restrictives du rapport ABRAHAM. Le ferroutage (transport combiné avec embarquement du tracteur) se justifie pour des distances courtes (tunnel sous la Manche, tunnels suisses etc...), mais s'accommode mal des longues distances sauf à envisager d'embarquer le véhicule sans le chauffeur, ce qui exige qu'un autre chauffeur soit programmé à l'autre extrémité, une organisation que seuls les grandes firmes peuvent actuellement mettre en place.

II. L'analyse du trafic et les possibilités du meroutage comme substitution aux transports routier

Une question posée par Mme *Catherine CHARTRAIN* reste sans réponse claire :

- Comment expliquer que le trafic de transit au Nord des Alpes françaises (Fréjus + Mont Blanc) stagne depuis 3 ans.
- Y aurait-il une explication dans le fait que les Suisses ont ouvert leurs frontières aux 34 tonnes (ce qui à l'époque a créé des embouteillages à la frontière italo-suisse) et qu'il y aurait un déplacement du trafic ?
- A propos de la planche 8 qui illustre les capacités du trafic de transit vers, ou à destination de l'Espagne, M. *François DUBERTRET* pose la question de la contribution éventuelle du meroutage pour les liaisons Espagne-Italie. Il signale l'intérêt qu'y portent les Conseils Economiques et Sociaux des Régions concernées et l'Association Française des Ports. Il annonce que la COFHUAT se propose d'éditer un numéro spécial de son « Courrier » sur ce sujet en liaison avec M. *TRORIAL*.
- Mme *COINTET-PINELL* a informé le groupe que, suite aux décisions du CIADT du 18 décembre en faveur du lancement de deux autoroutes de la mer, l'une sur l'axe Atlantique, et l'autre sur la Méditerranée, une étude de faisabilité concernant le projet de ligne sur la façade Atlantique entre un port français et un port espagnol, avait été lancée à la demande de la Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral (résultats prévus pour la fin du premier trimestre 2004).

III. Les différents aspects du débat public en préparation

La question posée par M. *MOLINARI* dans son exposé suscite une discussion. Faut-il un débat sur la LGV et un autre sur le contournement autoroutier de Nice ou faut-il les fusionner en un seul ?

- Pour M. *François PARFAIT*, il serait mieux de fusionner et surtout de prendre en compte d'emblée l'aspect des liaisons internationales.
- Pour M. *LEBLOND*, la question est posée en vain. Car juridiquement, vu l'origine différente des projets, il y aura inévitablement deux débats, celui relatif à la LGV étant prévu en 2005.
- M. *MOLINARI* rappelle que dans un cas similaire à la Réunion, la Commission Nationale du débat public a pris l'initiative de fusionner en un seul débat. Quant à l'aspect international, il note que dans le cas du projet local du port de Nice, on a pu finalement obtenir que le débat public soit élargi à d'autres aspects moins locaux.
- Mme *COINTET-PINELL* estime qu'il n'y aurait pas d'inconvénient majeur à tenir deux débats publics si les deux projets, de LGV et de contournement autoroutier de Nice, correspondaient à des besoins distincts et à des fonctionnalités très différentes, et sans que l'on puisse les considérer comme alternatifs entre eux. Autrement dit, si la LGV ne concernait que les trafics voyageurs de moyennes et longues distances, et si le contournement de Nice avait des fonctions de décongestion purement locale et/ou de

facilitation du transit de marchandises . Il pourrait en être autrement s'il y avait conflit entre les deux projets pour l'utilisation de l'emprise au sol.

- La question des « forces » en présence à l'occasion du débat public se pose également. La position des italiens qui veulent développer une liaison ferroviaire de marchandises pèse dans le débat, notamment sur la réorientation au moins partielle de la LGV vers ce secteur. Le souhait d'une liaison plus facile entre Gênes, Marseille et Barcelone également.

IV. La prise en compte de l'international

C'est un des points qui émerge de la discussion.

- Mme *COINTET-PINELL* signale l'intérêt qu'il y aurait à mieux connaître les expériences des pays du Nord de l'Europe en matière de meroutage.
- Pour M. *LAFONT*, l'implication du Centre d'études de la Méditerranée occidentale mis en place par l'ONU et suggérée par M. *PARFAIT* n'est pas forcément la meilleure instance.

En revanche, il faut à coup sûr prendre en compte le développement de la situation en Suisse et les réflexions menées au sein de la Commission du développement durable du Congrès des Pouvoirs locaux et Régionaux du Conseil de l'Europe, ainsi que celles des groupes de pression à caractère associatif intervenant en matière de transport transalpin, notamment la FEDRE, présidé par M. *HAEGI*.

- M. *LEBLOND* au titre de l'Association TGV Provence –Côte d'Azur souhaite une rencontre avec M. *HAEGI*.

III. CLOTURE

M. *Robert LAFONT* remercie M. *MOLINARI* ainsi que les participants au débat pour leurs contributions et clôt la réunion.

La prochaine réunion est fixée au jeudi 13 mai 2004 à 10h00.